



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

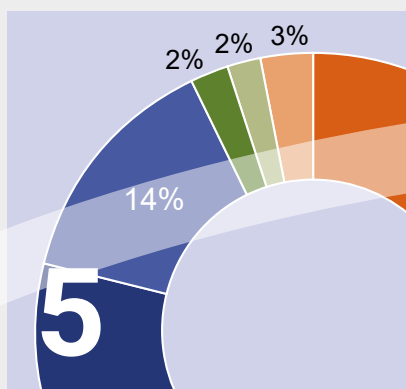


**Lapin ELY-keskus**

# Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2020 – 2023

# Sisältö

Täysi kymppi ELY-keskuksille. ....	3
Pysyvä tasokorotus tierahoille välttämätön . . .	4
Perustienpidon rahoitustason nousu tuo helpotusta korjausvelkaan . . .	5
Liikenneturvallisuus kehittynyt myönteiseen suuntaan Lapissa . . .	6
Valtatien 21 automaattivalvonta käyttöön 2020 . . .	7
Uusi urakkamalli maanteiden hoitoon . . .	8
Lapin hoitourakat 1.10.2020 alkaen . . .	9
Päällysteiden ylläpidon rahoitus nousi – ei kuitenkaan vielä tarpeeksi . . .	10
PEHKO-projektissa tavoitteena tieverkon kunnon paraneminen . .	11
Siltojen ylläpito ja kunnon seuranta . . .	12
Tiehankkeita on eri puolilla maakuntaa . . .	13
Maantien 955 parantaminen välillä Köngäs – Hanhimaa – suunnittelu etenee . . .	16
Ota yhteyttä! . . .	17



# Täysi kymppi ELY-keskuksille

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset aloittivat toimintansa 1.1.2010. Vuoden alusta ELY-keskukset täyttivät siis kymmenen vuotta. ELY-keskukset korvasivat aikaisemmat työ- ja elinkeinokeskukset, Tiehallinnon tiepiirit ja alueelliset ympäristökeskukset. ELY-keskukseen siirrettiin myös eräitä lääninhallitusten koulutus- ja liikennelupatehtäviä sekä merenkululaitoksen tehtäviä.

ELY-keskuksessa on tapahtunut paljon muutoksia. On tehty palvelujen keskittämisiä ja tehtävien siirtoja. Vuonna 2015 käytiin YT-neuvottelut, joiden seurauksena henkilöstöä vähennettiin mm. irtisanomisilla. ELY-keskusten henkilöstö on venynyt hienosti vaikeiden aikojen keskellä.

Ei ole mahdollista loputtomiin vain säästää ja vähentää toimintamenoja, jos tehtäväksi annetut työt aiotaan hoitaa. Jos ELY-keskusten pitää suoriutua nykyisistä laakisääteisistä tehtävistä, on kuluvan vuoden aikana päätettävä ELY-keskusten määrärahakorotuksista vuodelle 2021 ja siitä eteenpäin. Näillä näkymin ELY-keskukset tulevat toimimaan ainakin tämän hallituskauden loppuun, kukaties pitempäänkin.

ELY-keskukset ovat saaneet erittäin hyvät tulokset sidosryhmä- ja asiakastytyytyväisyyskyselyssä. ELY-keskusten suuri merkittävyys sidosryhmille ja asiakkaille on aika nostaa esille. Tarvitaan alueellinen valtiollinen toimija, jossa päätöksenteko on paikallisesti lähellä.

ELY-keskuksia ohjaa kuusi ministeriötä (TEM, LVM, YM, MMM, SM ja OKM) sekä Väylävirasto. ELY-keskukset toteuttavat osin myös Ruokaviraston, Migrin ja Business Finlandin tavoitteita.



## Kestävää tulevaisuutta tekemässä

– ihmisten ja alueiden parhaaksi

ELY-keskukset 10 vuotta





# Pysyvä tasokorotus tierahoille välttämätön

Lappiakin on koetellut nyt poikkeuksellinen talvi ja täysin poikkeuksellinen kevät. Uskon, että koronaepidemiaan liittyvät asiat kuitenkin väistyvät ennemmin tai myöhemmin ja siksi tässä julkaisussa keskitytään tavanomaisiin tienpidon ja liikenteen asioihin poikkeustilanteen sijasta.

Lämpötilan vaihtelu nollan molemmin puolin ja sen aiheuttama jäätyminen ja sulaminen ovat rapauttaneet päällysteitä merkittävästi. Kohta vuosikymmenen kestänyt liian alhaisten tienpitomäärärahojen rahoitustaso on johdannut päällysteiden vaurioherkkyyden kasvuun ja siihen ankara talvi on nyt iskenyt. Myös lunta on suurimassa osassa Lappia ollut todella paljon ja Pohjois-Lapissa sitä on edelleen. Tämä on tarkoittanut urakoitsijoille paljon aurausta, hiekotusta ja suolausta. Hiekan kulutus on tänä talvena jo maaliskuun alussa ollut suurempaa kuin edellisinä talvikausina, erityisesti suolan käyttö on merkittävästi lisääntynyt aikaisempiin talvikausiin verrattuna.

## Lapin kehityksen esteitä on raivattava

Odotettujen suurinvestointien toteutuessa liikennemäärät niin alempiasteisella tieverkolla kuin päätiestölläkin tulevat kasvamaan. Liikenne Lapissa kasvaa tosin ilman edellä mainittuja investointejakin normaalitilanteessa. Matkailun vahva veto jatkuu tulevaa talvea kohti koronasta huolimatta.

Odotettujen  
suurinvestointien  
toteutuessa liikennemäärät  
tulevat kasvamaan.



Ensi talven varaustilanne on toistaiseksi Lapissa hyvä, tilanne kuitenkin elää ja voi muuttua. Työttömyys oli alenut jo pitkään ennen koronaepidemiaa. Nyt se on valitettavasti lähtenyt jyrkkään nousuun.

Lähes puolet Lapin yrityksistä on kokenut rekrytointiongelmia lisäväkeä palkatessaan. Lappilaisten toimijoiden yhteistyössä käynnistämällä veto- ja pitovoiman lisäämisprojektilla on tarkoitus saada lisää työvoimaa, opiskelijoita ja asukkaita Lappiin. Odotukset projektille ovat suuret.

## Liikennealan muutoksia

Parhaillaan on menossa uuden lain (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) mukaisen 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen. Lapin osalta on ensiarvoisen tärkeää, että merkittävimmät elinkeinoelämää kuin samalla muutakin liikkumista tukeva tieverkon kehittäminen otetaan suunnitelmassa huomioon. Tällä kehittämisellä tuetaan koko Suomen kilpailukykyä ja vientiä.

Nyt keskustellaan vilkkaasti millä voimanlähteillä ajoneuvot tulevaisuudessa liikkuvat. Biopolttoaineissa ongelmana on, että skaalautuvuus ei mahdollista siitä kokonaisratkaisua. Samankaltainen tilanne taitaa olla sähköautojen valmistusmäärien osalta sekä kaasuautojen käytön kanssa. Vedyn valmistaminen vedestä synteettisesti voisi olla tulevaisuuden todellinen vaihtoehto. Todennäköisesti tulevina vuosikymmeninä elämme em. useiden energialähteiden hyötykäytön aikaa. Varmaa on, että jakeluverkoja on kehitettävä tulevaisuudessa merkittävästi, jotta liikkumisvaihtoehtoja on tarjolla.

toukokuussa 2020

Jaakko Ylinampa

Ylijohtaja

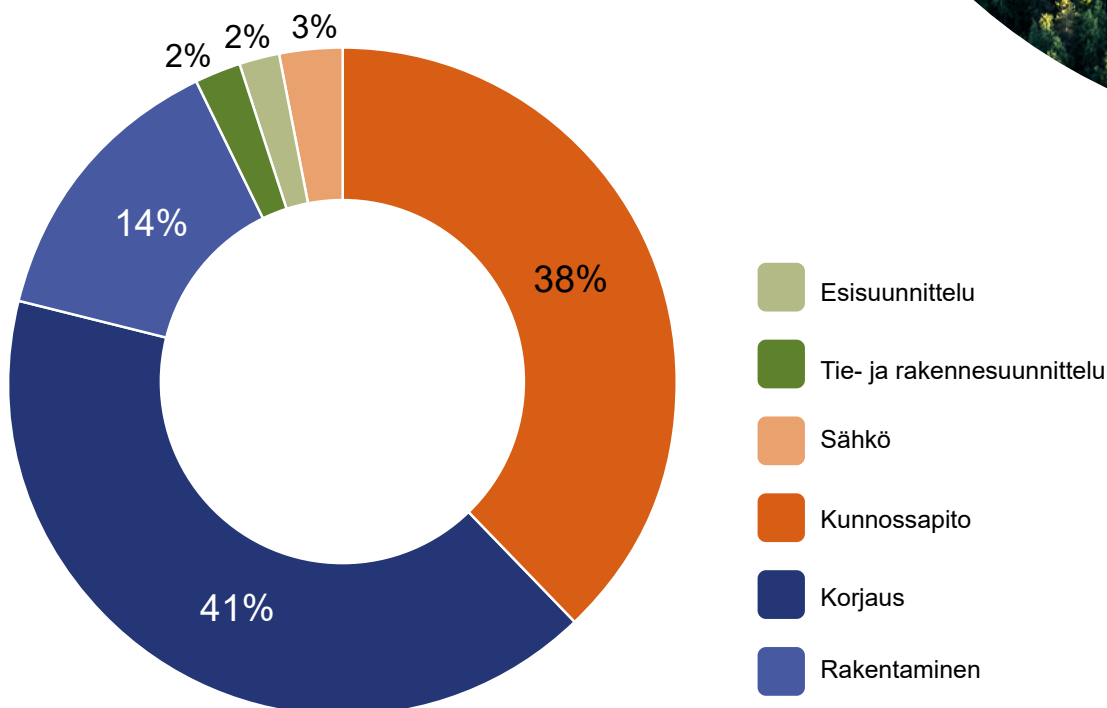


# Perustienpidon rahoitustason nousu tuo helpotusta korjausvelkaan

Perustienpidon rahoitustaso nousi vuoden 2020 talousarviossa aikaisempaan verrattuna. Rahoitustason nostolla pyritään pysäyttämään korjausvelan kasvu ja myös vähentämään vuosien varrella kertynyttä korjausvelkaa. Tärkeää on, että tasokorotus olisi pysyvä, koska ilman sitä korjausvelkaa ei pystytä vähentämään.

Tänä vuonna Lapin ELY-keskuksen käytössä oleva perustienpidon rahoitus on vähintään 60,2 milj. euroa. Vuoden aikana voi vielä tulla lisärahoitusta. Perustienpidon rahoitus nousee viime vuodesta noin 9,9 milj. euroa eli 20 %.

Oheisessa kuvaajassa on perustienpidon rahoituksen jakaantuminen eri toimenpiteisiin. Kunnossapitoon kuluu iso osa rahoituksesta ja sen suurin kuluerä on talvikunnossapito. Aikaisempiin vuosiin verrattuna poikkeuksellista on, että korjauksen osuus on noussut hieman suuremmaksi kuin kunnossapidon. Tämän selittää se, että rahoitustason nousu korotti erityisesti korjauksen rahoitusta. Korjaukseen sisältyy mm. päällysteiden ja siltojen korjaukset. Valtaosa rakentamisesta on erillisrahoitusta monista eri lähteistä.



Kuva: Jani Ylinampa



## Liikenneturvallisuus kehittynyt myönteiseen suuntaan Lapissa

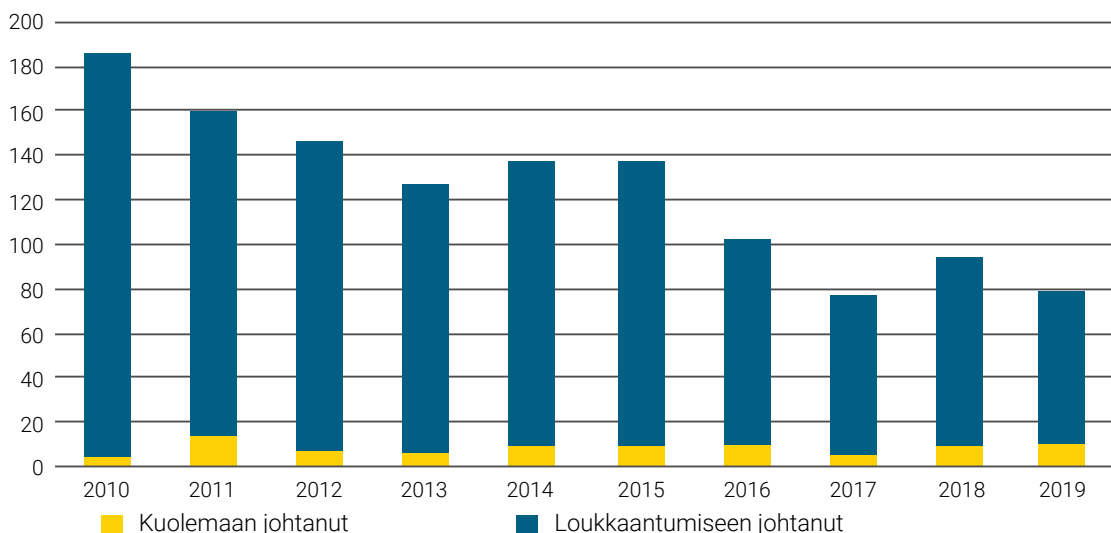
Liikenneturvallisuus on kehittynyt myönteiseen suuntaan maanteillä Lapissa 2010-luvulla. Henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä on laskeutunut runsaasta 180 viime vuoden noin 80:een. Sama laskeva trendi näkyy yleensäkin tieliikenteessä Lapin maakunnan alueella.

Liikenneonnettomuuksissa huolta aiheuttaa eläinonnettomuudet. Hirvionnettomuuksien määrä on lähes kolminkertaistunut vuodesta 2011, jolloin tapahtui 64 onnettomuutta, vuoteen 2017, jolloin tapahtui 180 onnettomuutta. Vuonna 2019 tapahtui 172 hirvionnettomuutta. Lisäksi porokolareiden määrä poronhoitoalueella on pysynyt 3500 – 4500 onnettomuuden vuositasolla erityistoimenpiteistä huolimatta. Maastoliikenteen onnettomuuksia tapahtuu runsaasti niin moottorikelkoilla kuin mönkijöillä.

### Liikenneturvallisuus on yhteistyötä

Lapin ELY-keskus on tehnyt pitkäjänteistä liikenneturvallisuuksuustyötä yhdessä Lapin kuntien, Liikenneturvan, poliisin ja pelastuslaitoksen kanssa. Lapissa toimii maakunnallinen liikenneturvallisuusryhmä ja jokaisessa kunnassa oma liikenneturvallisuuksuustyöryhmä. Lapin ELY-keskuksen koordinoimaa liikenneturvallisuuksunkonsulttivetoista kuntatyötä on tehty vuodesta 2006 lähtien. Lapin maakunnallinen liikenneturvallisuuksusuunnitelma 2019 – 2023 sisältää sekä liikenneturvallisuuksuosion että liikkumisen ohjauksen osion. Lisäksi kaikkiin seutukuntiin on laadittu oma liikenneturvallisuuksusuunnitelma. Lapin ELY-keskus yhdessä sidosryhmien kanssa järjestää vuosittain liikenneturvallisuuksufoorumin, jossa käsitellään liikenneturvallisuuksuteen ja yleensä liikkumiseen liittyviä ajankohtaisia asioita. Foorumi kokoaa yhteen noin satakunta liikenneturvallisuuksudesta kiinnostunutta toimijaa vuosittain marraskuussa.

### Maanteiden henkilövahinko-onnettomuudet 2010 – 2019





NYKYINEN



TULEVA

## Valtatien 21 automaattivalvonta käyttöön 2020

Valtatielle 21 välille Tornio – Pello on rakennettu 12 uudella tekniikalla varustettua nopeuksien automaattivalvontapistettä, kuusi pistettä kumpaankin suuntaan. Valvontapisteen otetaan käyttöön erikseen ilmoitettavana ajankohtana.

### Valvontapisteen sijaintiin vaikuttavat tekijät

Valvontapisteen sijaintiin vaikuttavat useat tekijät kuten maasto-olosuhteet (ei saa olla liian jyrkkää kaarretta / mäkeä), pysyvää asutusta ei saa olla liian lähellä (kameran kirkkaan välkkyvän valon vuoksi, joka voi häiritä). Lisäksi valvontapisteen sijaintiin vaikuttavat sähkön saatavuus ja huoltolevikkeen rakentamismahdollisuudet.

Valvontapisteen sijoitettiin onnettomuuksien kannalta riskialttiisiin paikkoihin. Vuosien 2014 – 2018 aikana valtatien 21 välillä Tornio – Pello on sattunut 130 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Näistä kolme johti kuolemaan ja 24 loukkaantumiseen. Suurin osa onnettomuuksista on eläin- ja yksittäisonnettomuuksia, joissa osasyynä on ylinopeus. Lisäksi valtatien 21 tapahtuu runsaasti kansainvälisen raskaan kaluston suistumisonnettomuuksia, jotka eivät tule poliisin tietoon.

### Valtatie 21 – arktinen tieyhteys

Valtatie 21 on osa tärkeää arktista tieyhteyttä, jolla on runsaasti raskasta liikennettä. Tie palvelee myös matkailuliikennettä. Tiejakso välillä Tornio – Pello kulkee suurelta osin Tornionjoen vieressä. Jaksolla on nauhamainen jokivarsiasutus ja siten runsaasti suoria tonttiliittymiä. Tiejakson keskimääräinen vuorokausiliikenne vaihtelee 1300 – 9700 ajoneuvon välillä, josta raskasta liikennettä on noin 16 prosenttia (vaihtelee välillä 5 – 18%). Liikennehäiriötilanteissa tiejakson kiertotiet ovat pitkiä.

Valmistuneet valvontapisteen on suunniteltu yhteistyössä poliisin, Lapin ELY-keskuksen, Intelligent Traffic Management Finland Oy:n ja Sitowisen kanssa ja ne sijoittuvat nopeusrajoitusalueille 80 km/h tai sen alle.

Tällä hetkellä ei ole suunnitteilla uusia automaattisen nopeudenvälvön jaksoja.





Kuva: Lapin ELY-keskuksen kuva-arkisto

# Uusi urakkamalli maanteiden hoitoon

Väylävirasto on ottanut käyttöön uuden urakkamallin maanteiden hoitourakointiin vuodesta 2019 lähtien. Lapin alueella ensimmäinen uudella mallilla toimiva urakka käynnistyi Ivalon alueella 1.10.2019. Tänä vuonna käynnistävät Sodankylän ja Kemijärvi – Posion urakat 1.10.2020 alkaen. Uusi malli tulee käyttöön urakoiden kilpailuttamisen tahtiin (ks. kartta). Hoitourakka sisältää maanteiden talvi- ja kesähoidon laatuvarusteperiaatteella. Laajemmat päällystämiset ja päällysteiden paikkaukset sekä rakenteen parantamiset tilataan eri urakoissa.

Hoitourakat kilpailutetaan kuten ennenkin, mutta tarjoksessaan urakoitsija antaa tavoitehinnan ja työt maksetaan toteutuneiden kustannusten mukaisesti ns. open book -periaatteella. Tavoitehinnan ylityksestä ja alituksesta korvataan osa tilaajalle ja osa urakoitsijalle, millä pyritään tasaamaan riskejä tilaajan ja urakoitsijan välillä. Osa töistä, kuten talvihoito ja niitot, kuuluvat tavoitehintaan, mutta urakassa on myös määrän perusteella maksettavia töitä, kuten liikennemerkkien tai rumpujen uusiminen. Aikaisemmassa urakkamallissa esimerkiksi talvihoito sisältyi urakoitsijan tarjouksessaan antamaan kokonaishintaan, johon talven työmäärä ei vaikuttanut.

Laadulla on myös selkeä painoarvo (40 %) urakoitsijan valinnassa. Ennen valintaa urakoitsijat käyvät testeissä ja tenteissä, joiden perusteella arvioidaan vastuuhenkilöiden osaamista sekä palvelu- ja organisointivalmiuksia. Lisäksi urakoitsija antaa tarjouksessaan laatulupauksia, joiden toteutumista seurataan urakan aikana. Laatulu-pausten ylitys tai alitus johtaa bonuksiin tai sanktioihin.

Aliurakoinnin osuus on kasvanut vuosien saatossa ja on nykyään yli 90 % urakan töistä. Urakkamalli onkin eräänlainen projektinjohtourakka, jossa urakoitsija toimii hoi-

donjohtotehtävissä. Urakoitsija laatii hankintasuunnitelman, jossa esitetään tilaajalle, miten, millä periaatteilla ja milloin työtehtävät, materiaalit ja palvelut hankitaan ja kilpailutetaan. Tilaaaja, eli paikallisen ELY-keskuksen aluevastaava, osallistuu aktiivisesti hankintaprosessiin.

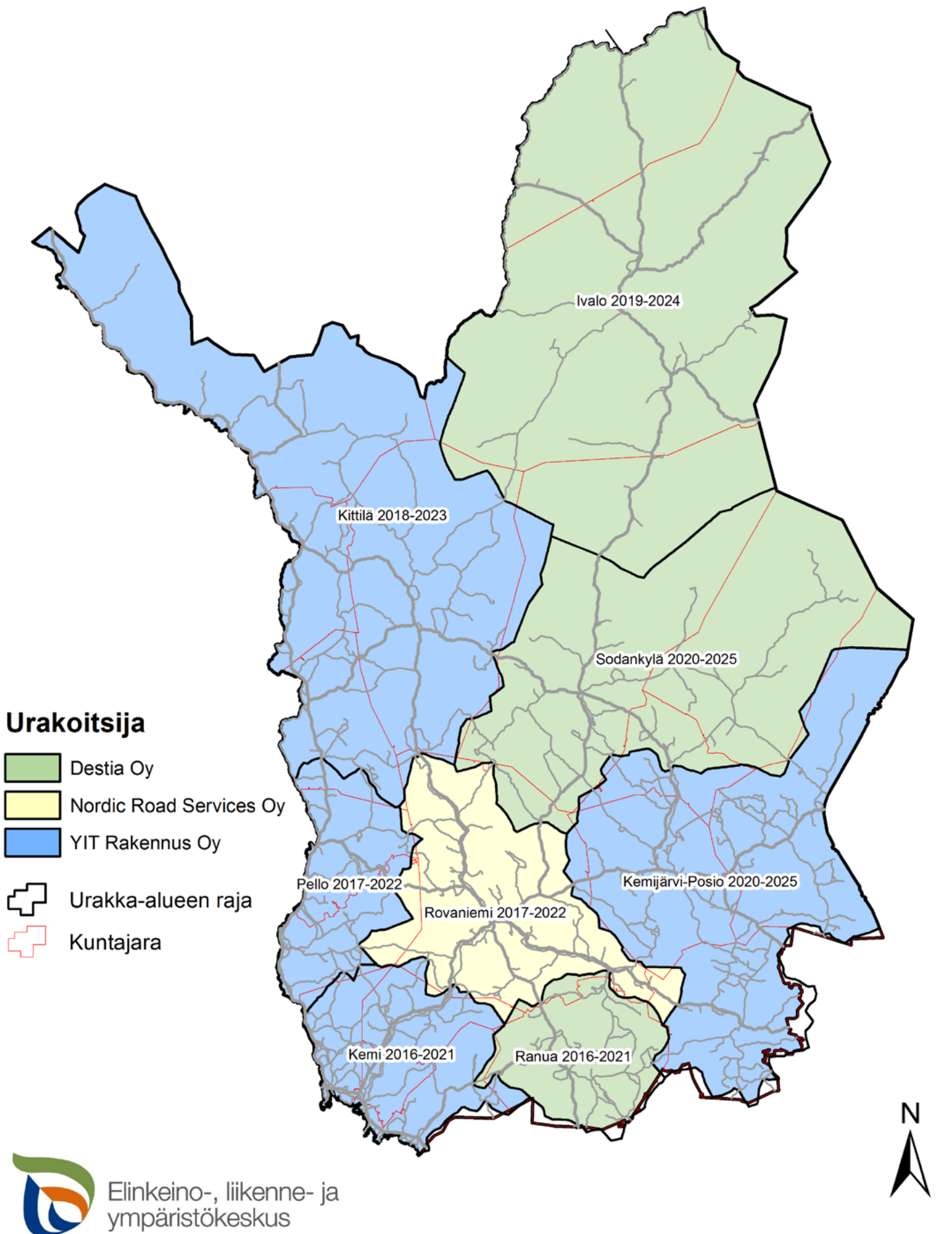
## Kokemuksia uudesta urakkamallista

Ivalon viisivuotinen urakka on vasta ylittänyt ensimmäisen urakkavuoden puoliväliin, joten kunnollista arviota on vielä ennenaikaista antaa. Urakassa tilaaja osallistuu aktiivisesti ja yhteistyössä pääurakoitsijan kanssa hankintojen toteuttamiseen, mikä on lisännyt yhteistyötä sekä keskustelua tilaajan ja pääurakoitsijan välillä. Tilaaaja saa aikaisempaan urakkamalliin verrattuna yksityiskohtaisempaa tietoa mm. urakan kustannusrakenteesta ja töiden toteuttamisesta.

Säiden vuoksi viime talvikausi oli erityisen työläs niin pääurakoitsijalle kuin aliurakoitsijoillekin. Tavoitehintaan perustuvassa urakkamallissa kokonaiskustannukset selviävät vasta urakkavuoden lopussa. Urakkamallin mukaisesti myös tilaaja on sitoutunut osallistumaan mahdolliseen riskiin kustannusten ylittyessä. Suunta on oikea ja varmistaa töiden jatkumisen sekä toteuttamisen myös vaativina kausina, jolloin töitä on tavallista enemmän.

Uudella urakkamallilla tavoitellaan riskien kohtuullista jakoa ja hyvän yhteistyön kehittämistä tilaajan ja urakoitsijan välillä. Myös laatu- ja kustannustiedon odotetaan paranevan, sekä erilaisten muutosten tekemisen helpottuvan urakan aikana. Tämän kaiken oletetaan koituvan lopulta tienkäyttäjän hyödyksi.

# Lapin hoitourakat 1.10.2020 alkaen





# Päällysteiden ylläpidon rahoitus nousi – ei kuitenkaan vielä tarpeeksi

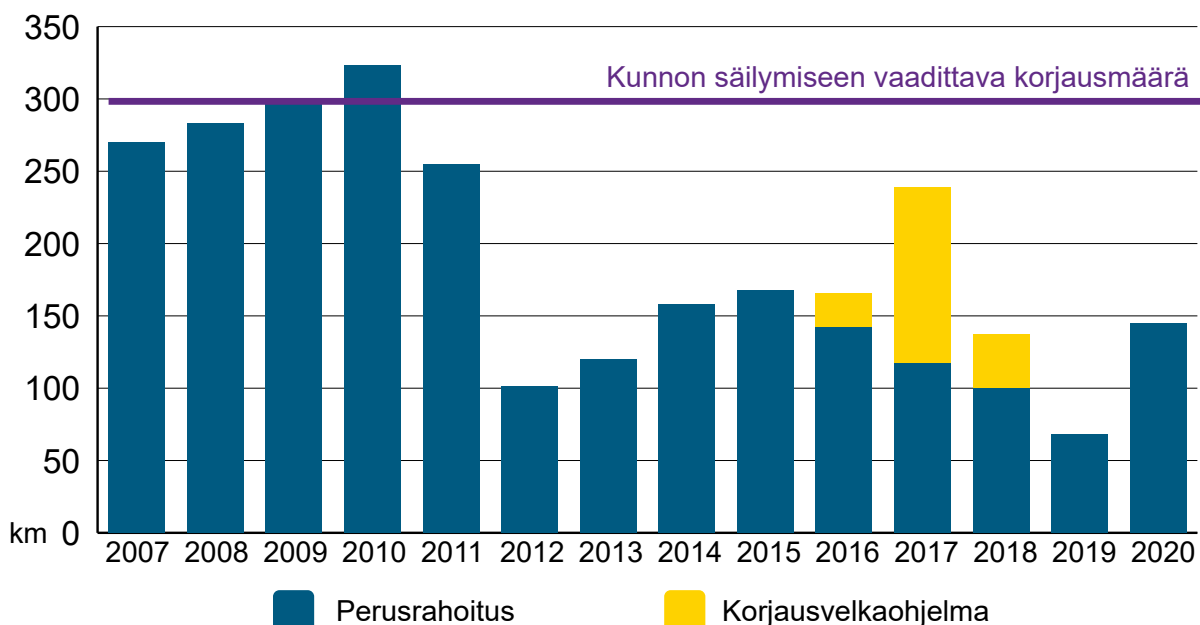
Päällystetty tieverkko on jaettu kolmeen ylläpitoluokkaan liikennemäärän, yhteysväliajattelun sekä muiden liikenteen tarpeiden perusteella. Väyläviraston ELY-keskuksille asettamien tavoitteiden mukaan päätieverkko pidetään kunnossa ja alemmalla tieverkolla tehdään vain akuuteimmat korjaukset. Kasvanut korjausvelka ja päällysteiden huono kunto asettavat haasteita tienkäyttäjille ja elinkeinonkuljetuksille.

Vuosittain korjattava tiestö valitaan tiestön kuntomittauksen, kuntoennusteiden ja asiantuntijoiden tekemien maastokäyntien perusteella. Päällystystöiden työkohteita keskitetään alueellisesti vuosittain, jotta toteutus olisi mahdollisimman kustannustehokas. Päällystekorjauksissa joudutaan käyttämään järeitä toimenpiteitä, sillä usein vaurio on jo edennyt tierakenteeseen. Silloin pelkkä päällysteen pinnan uusiminen ei riitä, joten korjaaminen on kalliimpaa.

Päällysteiden elinkaaren pidentämisessä on turvauduttu päällysteiden paikkaamiseen ja korjaamiseen täsmäkorjauksilla, koska nykyisellä rahoitustasolla ei pystytä korjaamaan kaikkia vaurioita.

Tänä vuonna päällysteiden ja tiemerkintöjen ylläpitoon käytetään noin 17,3 milj. euroa, joka on yli kaksinkertainen viimevuotiseen rahoitukseen verrattuna. Oheisessa kuvaajassa on toteutuneet päällystyspituudet vuodesta 2007 vuoteen 2019 ja arvio tämän vuoden päällystyspituudesta. Tämän vuoden päällystyspituus nousee selvästi viime vuodesta, mutta edelleen jäädään kauas 300 km pituudesta, jolla saataisiin säilytettyä päällystetyn tiestön nykyinen kunto. Kuvaajasta nähdään hyvin, että korjausvelkaa on syntynyt paljon vuodesta 2012 lähtien. Ainoastaan vuonna 2017 päästiin lähelle kestävästä päällystysmäärää korjausvelkaohjelman avulla. Vuositasolla rahoitusta tarvittaisiin lisää noin 10 milj. euroa tämänvuotiseen verrattuna, jotta 300 km pituuteen päästäisiin.

Tänä vuonna päällystämistä tehdään kolmessa päällystysurakassa, joiden lisäksi mm. urapaikkauksia tehdään erillisessä paikkausurakassa. Tiemerkintöjen ylläpitoon alkaa kesällä uusi monivuotinen urakka.





# PEHKO-projektissa tavoitteena tieverkon kunnon paraneminen

Päällysteiden ennakoidun hoidon ja kunnostuksen ohjelmointi (PEHKO) on projekti, jonka tavoitteena on päällystetyn tieverkon ylläpidon kehittäminen. Projektissa ovat mukana Väylävirasto, Lapin, Keski-Suomen ja Uudenmaan ELY-keskukset sekä Roadscanners Oy. Projekti alkoi Lapissa ja Keski-Suomessa vuonna 2015 ja kestää vuoteen 2025. Vuonna 2018 projekti laajeni Uudenmaan alueelle, jossa se kestää vuoteen 2028. Lapissa projektin tieverkko sisältää Kemin hoitoalueen päällystetyt tiet ja Rovaniemen hoitoalueen päätiet, yhteensä 1 252 km.

PEHKO-projektissa kehitetään ja testataan uusia tekniikoita ja innovatiivisia menetelmiä teiden ylläpidon ja hoidon prosesseissa. Tavoitteena on, että päällystettyjen teiden ylläpidon ja hoidon prosesseja ja tekniikoita kehitetään sekä tuottavuutta parannetaan niin, että päällysteiden käyttöikä kasvaa ja samalla ylläpidon vuosikustannukset laskevat. Projektissa saadaan tietoa erilaisten teiden elinkaarikustannuksista ja tekijöistä, jotka kustannuksiin vaikuttavat. Projektin aikana opitaan seuraamalla tehtyjen uusien korjausratkaisujen toimivuutta ja elinkaarikustannuksia. Kunnianhimoisena tavoitteena on, että päällysteiden laskennalliset kustannukset ovat pudonneet 50 % verrattuna projektin aloitusvuoteen.

Projektin tavoitteena on siirtyä päällysteiden reaktiivisesta ylläpidosta proaktiiviseen tapaan toimia. Tämä koskee sekä päällysteiden korjaamista että kunnossapitoa. Teiden ongelmien löytämiseksi käytetään uusimpia tutkimusmenetelmiä, joiden avulla korjaukset pyritään kohdistamaan ongelmakohteisiin sekä korjaamaan on-

gelmien syyt eikä vain niiden oireita. Uusimpien mittausmenetelmien avulla pyritään tunnistamaan kehittymässä olevat ongelmat ja korjaamaan ne ennen kuin tie pääsee liian huonoon kuntoon, jolloin korjaaminen on edullisempaa. Kunnossapidossa panostetaan erityisesti kesä- ja talviajan kuivatuksen toimimiseen ja parantamiseen, jotta tien vaurioituminen olisi hitaampaa.

## Tulokset ovat lupaavia

Tähän mennessä PEHKO-projekti on osoittanut monia toimintatapoja, joilla tieverkon kestävyttä voidaan parantaa kohtuullisen pienillä kustannuksilla. Projektin tulosten mukaan tieverkon heikoin 10 – 20 % osuus aiheuttaa päällysteiden vuosikustannuksista jopa 50 %. Ongelma-kohteiden syiden tunnistamisella ja niiden korjaamisella riittävän aikaisten on siis merkittävät taloudelliset vaikutukset. Lisäksi ennakoiden tehty tien reunan lumivallien madaltaminen ja ns. sohjo-ojien tekeminen parantaa liikenneturvallisuutta keväisin, kun polannejään määrä tien reunassa vähenee ja sulamisvesi pääsee valumaan ojiin eikä jäädy tien ajoradan pinnalle.

PEHKO-projektilla on jo kyetty osoittamaan sen menetelmien vaikuttavuus. Lapin projektialueella on saavutettu 19 % ja Keski-Suomen projektialueella jopa 36 % säästö päällysteiden ylläpidon laskennallisissa vuosikustannuksissa. Tämä tarkoittaa, että projektissa käytettävien menetelmien ansiosta päällysteet kestävät pidempään, joten niitä tarvitsee uusia entistä harvemmin. Lupaavien tulosten ansiosta kansainvälinen tieliitto palkitsi projektin vuonna 2018.

Vasen kuva on otettu PEHKO-alueella ja oikea alueen ulkopuolella samana päivänä. PEHKO-alueella ennakoiden tehtyjen lumivallien madaltamisen ja sohjo-ojien ansiosta ajorata on täysin sula. Kuvat: Roadscanners Oy.





# Siltojen ylläpito ja kunnon seuranta



Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen alueella uusitaan tai peruskorjataan vuosittain perustienpidon rahalla 5 – 8 huonokuntoista siltaa ja pienempiä ylläpitokorjauksia tehdään noin 35 sillalle. Vuonna 2019 siltojen ylläpitoon käytetty rahoitus oli alhaisimmillaan koko 2000-luvulla ja siltoja voitiin uusita tai korjata vain kaksi kappaletta ja ylläpitokorjauksia tehtiin vain 20 sillalle.

Vuonna 2020 siltojen ylläpitoon myönnetty rahoitus on kasvanut merkittävästi ja samaa rahoitustasoa on lupailtu myös tuleville vuosille. Mikäli rahoitus pysyy tulevaisuudessa kuluvan vuoden tasolla, huonokuntoisten ja painorajoitettujen siltojen määrää Lapin ELY-keskuksen maantieverkolla pystytään jopa vähentämään. Mahdollisten teollisuuden suurten investointien mukanaan tuoma väylärahoitus parantaisi tilannetta entisestään.

## Siltojen tarkastus ja kunnon hallinta

Siltoihin liittyvää perus- ja kuntotietoa hallitaan Väyläviraston Taitorakennerekisterin avulla. Rekisterissä on tiedot kaikkien maantie- ja rautatiesiltojen lisäksi myös mm. tunneleista ja laitureista. Siltojen kuntoa seurataan säännöllisin väliajoin tehtävillä tarkastuksilla. Väyläviraston kouluttamat ja hyväksymät tarkastajat tekevät silloille yleistarkastuksen keskimäärin viiden vuoden välein. Tarkastuksessa selvitetään siltojen mahdollisten vaurioiden tyyppi, vakavuus ja korjauksen kiireellisyys. Näistä Taitorakennerekisteriin kirjatuihin tiedoista muodostuu jokaiselle sillalle sen kuntoa kuvaava kuntoluokka. Luokituksen

perusteella Lapin ELY-keskuksen alueella on tällä hetkellä 46 kappaletta huonokuntoisia maantiesiltoja.

Sillan kunnon heikentyessä sille voidaan tehdä myös tarkempia tutkimuksia. Näissä erikoistarkastuksissa sillan rakenteista otetaan mm. näytteitä laboratoriotutkimuksia varten ja tehdään erilaisia mittauksia ja luotauksia. Vedenalaiset osat tarkastetaan pääsääntöisesti sukeltamalla. Siltojen kantavuutta voidaan tutkia koekuormituksilla, jos kantavuudesta ei muuten saada täyttä varmuutta. Mikäli sillan kantavuus ei täytä ajoneuvoasetuksen mukaisia suurimpia sallittuja massoja, sille asennetaan painorajoitus. Lapin ELY-keskuksen alueella on tällä hetkellä 39 kappaletta painorajoitettuja maantiesiltoja.

## Lapin maantieverkolla 1 350 siltaa

Lapin ELY-keskuksen vastuulla olevalla maantieverkolla on 1 350 siltaa, joka on noin 9 % koko maan maantiesilloista. Silloista 1 191 kappaletta on varsinaisia siltoja ja 159 kappaletta putkisiltoja. Silloista suurin osa eli 1 108 kappaletta on vesistösiltoja. Ennen 1980-lukua rakennettujen siltojen suunnitelluksi käyttöäksi määriteltiin yleisesti 50 vuotta ja näitä siltoja on Lapin ELY-keskuksen vastuulla olevista silloista yli puolet. Suurimmalle osalle silloista on vuosien saatossa tehty pieniä ylläpitokorjauksia, mutta uusimista tai kunnollista peruskorjausta odottaa vielä yli 500 siltaa.



# Tiehankkeita on eri puolilla maakuntaa

Käynnissä olevat ja tulevat tiehankkeet sijaitsevat eri puolilla maakuntaa. Urakat toteutetaan urakkakohtaisilla erillismäärärahoilla, koska perustienpidon rahoitus kuluu muihin tuotteisiin kuten kunnossapitoon ja päällysteiden sekä siltojen korjauksiin. Erillismäärärahoja saadaan muun muassa Euroopan aluekehitysrahastosta, Kolarctic CBC 2014 – 2020 -ohjelmasta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolta, kunnilta ja Väylävirastolta.

Lapin tiehankkeista suurin on Simossa valtatie 4 parantaminen ohituskaistatieksi välillä Viantienjoki – Maksniemi. Urakan rakennuttaa Väylävirasto ja työt valmistuvat ensi syksynä. Väylävirasto rakennuttaa myös ohituskaistajaksot maakunnan rajalle Kuivaniemen ja Simon välille tänä vuonna. Kumpikin urakka on osa Valtatie 4 Oulu – Kemi -kehittämishanketta. Väylävirasto rakennuttaa myös Raja-Joosepin uuden rajanylityspaikan Kolarctic CBC 2014 – 2020 -ohjelman rahoituksella vuosina 2020 – 2021.

Muut tämänvuotiset tiehankkeet rakennuttaa Lapin ELY-keskus. Tervolan taajaman läpi kulkevan maantien 19571 parantaminen valmistuu tänä vuonna. Urakka toteutetaan Euroopan aluekehitysrahaston, Tervolan kunnan ja Lapin ELY-keskuksen rahoituksella. Myös valtatie 4 parannetaan Inarin taajamassa Euroopan aluekehitysrahaston tuella ja Inarin kunta sekä Lapin ELY-keskus osallistuvat rahoitukseen. Inarissa Nellimintien parantamisen urakan viimeistelytyötä tehdään tänä vuonna.

Rovaniemellä maantien 934 viereen rakennetaan kevyen liikenteen väylä Vitikanpäästä Ketavaaraan. Osa hankkeen rahoituksesta saatiin valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston päätöksellä ja kevyen liikenteen väylä valmistuu vuoden 2021 syksyllä. Kantatiellä 82 sijaitsevan Vikajoen sillan uusimisen urakassa rakennetaan kiertotie tänä vuonna, jotta vanha silta voidaan purkaa keväällä 2021 heti kelien salliessa ja uusi silta ehditään rakentaa ennen talven tuloa.

## Tulevien vuosien hankkeista vain osalla on rahoitus

Tulevien vuosien hankkeista neljällä on tiedossa rahoitus ja aikataulu. Lapin mittakaavassa suuri hanke on Liikenne- ja viestintäministeriön päättämä Kittilässä sijaitsevan maantien 955 parantaminen välillä Köngäs – Hanhimaa ja Könkään kevyen liikenteen väylän rakentaminen. Kittilän kunta osallistuu hankkeen rahoitukseen. Kantatietä 92 parannetaan Suprun ja Sevetijärven välillä Kolarctic CBC 2014 – 2020 -ohjelman rahoituksella. Tervolassa maantiellä 926 uusitaan Suukosken silta vuosina 2021 – 2022. Kävelyn ja pyöräilyn ohjelmasta saatiin rahoitusta Ranualle maantien 19590 Heinisuontien kevyen liikenteen väylän rakentamiseen. Ranuan kunta osallistuu sen rahoitukseen 50 prosentin osuudella.

Tuleville vuosille ehdolla olevista hankkeista suurimmalta osalta puuttuu vielä rahoitus ja aikataulu. Hankkeet ovat myös eri vaiheissa toteutusvalmiuden suhteen. Osassa on jo valmiit suunnitelmat ja joissakin suunnittelu on käynnissä tai vielä aloittamatta.

## Hankkeissa huomioidaan ympäristö ja esteettömyys

Toteutettavissa hankkeissa on huomioitu ympäristö ja esteettömyys. Esteettömyyden huomiointi on keskeistä Tervolan ja Inarin taajamien parantamishankkeissa. Hankkeissa otetaan huomioon myös uhanalaiset kasvi- ja eliölajit ja tarvittaessa pyritään turvaamaan niiden esiintymät. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen mahdollistaa polkupyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallisen ja sujuvan liikkumisen kestäväällä tavalla.

Valtatien 4 parantamisessa Simossa väleillä Viantienjoki-Maksniemi ja Kuivaniemi – Simo rakennetaan melusuojuuksia ja riista-aitoja. Varrion sillan ja oikotien rakentamisen hyötynä on mm. raskaan liikenteen väheneminen Kemijärven taajamasta, mikä pienentää merkittävästi asutukseen kohdistuvia liikenteen ympäristövaikutuksia. Valtatie 21 Palojoensuu – Kilpisjärvi ympäristöön sijoittuu mm. Markkinan kirkkopaikka, Järämän linnoitusalue, Jietanasvuoman soidensuojelualue ja Käsivarren erämaa-alue, mitkä tulee ottaa huomioon hanketta toteutettaessa.



Kuva: Lapin ELY-keskuksen kuva-arkisto

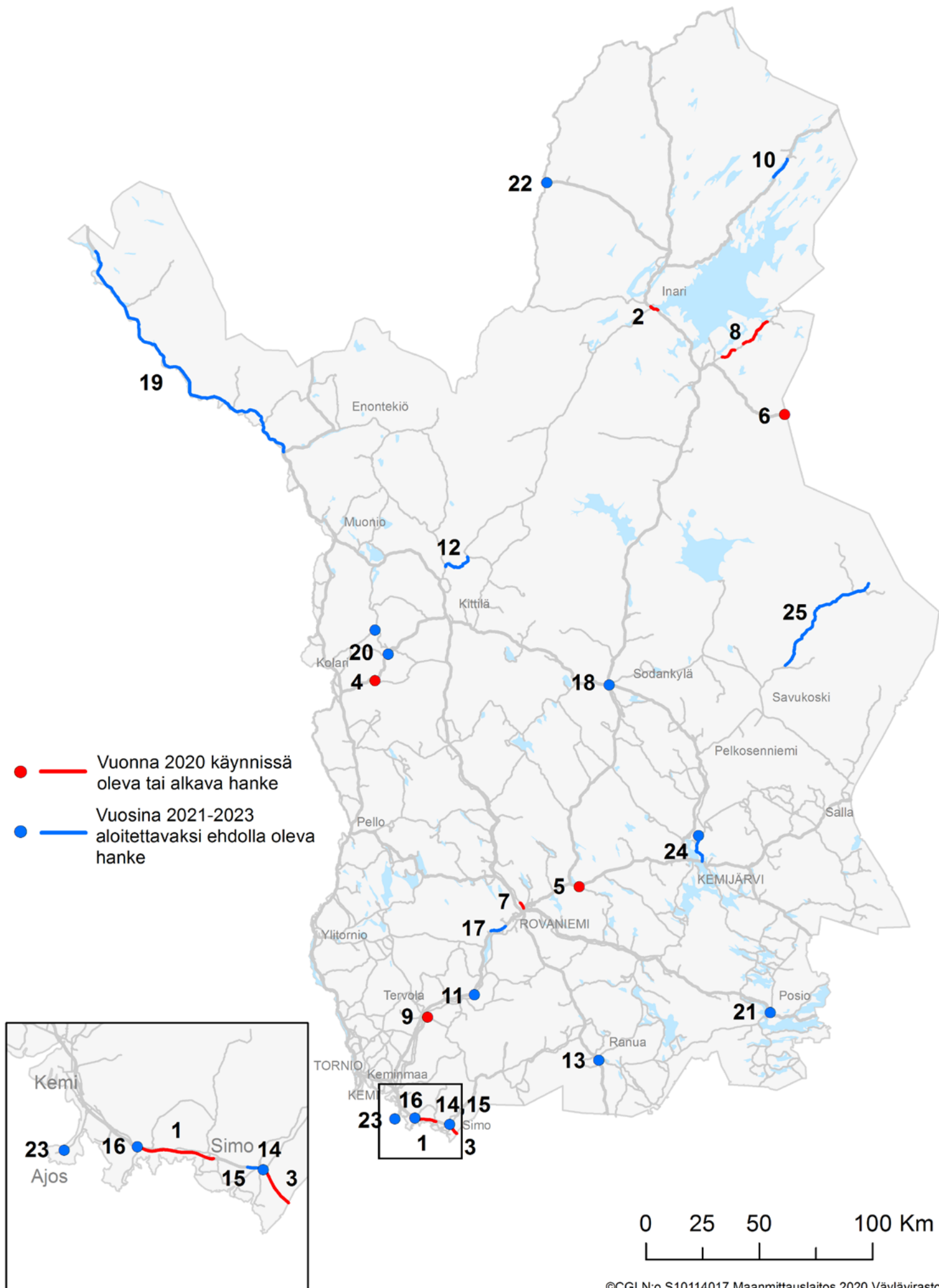


## VUONNA 2020 KÄYNNISSÄ OLEVAT TAI ALKAVAT HANKKEET

Nro	Tie	Kohteen nimi	Kunta	Kust.arvio (1 000 €)	Toteutus
1	4	Valtatien parantaminen ohituskaistatieksi välillä Viantienjoki–Maksniemi (Väylävirasto)	Simo	24 800	2019–2020
2	4	Valtatien parantaminen Inarin taajaman kohdalla	Inari	1 600	2020
3	4	Ohituskaistojen rakentaminen välillä Kuivaniemi–Simo (Väylävirasto)	Simo	5 800	2020
4	80	Maantien 9391 liittymän parantaminen Kurtakon kohdalla	Kolari	250	2020
5	82	Vikajoen sillan uusiminen	Rovaniemi	1 500	2020–2021
6	91	Raja-Joosepin uusi rajanylityspaikka (Väylävirasto)	Inari	3 000	2020–2021
7	934	Vitikanpää–Ketavaara kevyen liikenteen väylän rakentaminen	Rovaniemi	3 500	2020–2021
8	969	Nellimintien parantaminen	Inari	12 500	2017–2020
9	19571	Maantien parantaminen Tervolan taajamassa	Tervola	2 200	2019–2020

## VUONNA 2021 ALKAVIA JA VUOSILLE 2021 – 2023 EHDOLLA OLEVIA HANKKEITA

Nro	Tie	Kohteen nimi	Kunta	Kust.arvio (1 000 €)	Toteutus
10	92	Kantatien parantaminen välillä Supru–Sevettijärvi	Inari	2 900	2021
11	926	Suukosken sillan uusiminen	Tervola	1 700	2021–2022
12	955	Maantien parantaminen välillä Köngäs–Hanhimaa ja Könkään kevyen liikenteen väylän rakentaminen	Kittilä	7 200	2021–2022
13	19590	Heinisuontien kevyen liikenteen väylä	Ranua	400	2021
14	4	Valtatien parantaminen Ranuantien liittymän kohdalla	Simo	8 000	
15	4	Valtatien parantaminen Simon taajaman kohdalla	Simo	7 000	
16	4	Valtatien parantaminen Karsikon liittymän kohdalla	Simo	6 000	
17	4	Valtatien uusi linjaus Hirvaan kohdalla	Rovaniemi	7 500	
18	4	Valtatien parantaminen Jeesiöjoen sillan kohdalla	Sodankylä	7 000	
19	21	Valtatien parantaminen välillä Palojoensuu–Kilpisjärvi	Enontekiö	73 100	
20	80	Mt 9401 Äkäslompolon ja kt 80 Ylläsjärven liikenneturvallisuuskohteet	Kolari	1 700	
21	81	Kiertoliittymän rakentaminen maanteiden 863/947 liittymään	Posio	700	
22	92	Karigasniemen rajasillan uusiminen	Utsjoki	5 000	
23	920	Ajoksientien ja rautatien eritasoliittymän rakentaminen	Kemi	4 000	
24	9643	Varrion uuden sillan ja oikotien rakentaminen	Kemijärvi	20 000	
25	9671	Maantien parantaminen välillä Martti–Sokli	Savukoski	37 000	



# Maantien 955 parantaminen välillä Köngäs – Hanhima – suunnittelu etenee

Maantien 955 välillä Köngäs – Hanhima parantamisen suunnittelussa on edetty rakennussuunnitteluvaiheeseen. Vuonna 2017 valmistuneen tiesuunnitelman mukaan parannettavan tieosan aloituskohta on maanteiden 956 ja 955 liittymästä noin 1,0 km Hanhimaan suuntaan ja se päättyy Hanhimaan kylän kohdalle.

Maantie 955 on nykyisin 5 – 6 metrin levyinen, mutkainen ja kapea sorapintainen maantie, jonka nopeusrajoitus on 80 km/h ja kyläalueiden kohdalla 60 km/h. Tien kunto on erittäin heikko ja siinä esiintyy runsaasti kanta- vuuspuutteita. Maantien liikennemäärät ovat kasvaneet huomattavasti viime vuosina Suurikuusikon kultakaivoksen työmatkaliikenteen ja matkailuliikenteen vuoksi ja ne kasvavat ennusteen mukaan edelleen. Nykyisen tien vaaka- ja pystygeometria eivät vastaakaan nykyisen liikennemäärän vaatimuksia.

Tiesuunnitelmassa on esitetty, että uusi tie rakennetaan kestopäällystettynä. Tien kokonaisleveys tulisi olemaan 8 metriä ja päällysteen leveys 7,5 metriä. Tie suunnitellaan 100 km/h mitoitusnopeudelle. Tämän vuoden aikana tieosuudelle laaditaan rakennussuunnitelma. Suunnitelmaan on lisätty myös moottorikelkkareitin alikulkukäytävä.

## Rahoitus varmistui – rakentaminen alkaa kesällä 2021

Liikenne- ja viestintäministeriö myönsi hankkeelle rahoituksen syyskuussa 2019. Myös Kittilän kunta osallistuu rakennuskustannuksiin. Rakennushanke kilpailutetaan loppuvuodesta 2020 ja rakentamaan päästään alkuvuodesta 2021. Urakkaan kuuluu myös kevyen liikenteen väylän rakentaminen maantielle 956 Könkään kylän kohdalle.



Kuva: Lapin ELY-keskuksen kuva-arkisto



# Ota yhteyttä!

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Hallituskatu 3B, PL 8060, 96101 Rovaniemi  
Puhelinvaihte: 0295 037 000  
Sähköposti: etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi  
Sähköposti kirjaamo: kirjaamo.lappi@ely-keskus.fi  
[www.ely-keskus.fi/lappi](http://www.ely-keskus.fi/lappi)  
@Lapin\_ELY

Liikenteen asiakaspalvelu: 0295 020 600  
Tienkäyttäjän linja: 0200 2100

